in general commodities. Yet, this is no reason to be complacent. We are very firm in keeping the prices under control. And if there are any further suggestions that on specific medicines the prices have shot up substantially, we will look into them. If there are general suggestions on how to control the prices generally, definitely we will accept them. Therefore, I want to keep the things in perspective.

(*Interruptions*)

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR : Mr. Chairman, Sir, the Minister has been saying that the prices are going up and up. But let me ask the Minister whether he is aware of what the market price today is of the product Verapamil which he has mentioned. He has stated that the Government has fixed it as Rs. 8,950.40 per kilogram. But the landing price, if you take as of today, is Rs. 7750. So, which figure is right ?

SHRI EDUARDO FALEIRO : We have no report at all to this effect. If the Member has his report, let him give it to me, and we will examine it in the manner I have said.

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR : Are you going to take action against this report ?

MR. CHAIRMAN : You please give the facts first. Then it will be examined.

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR : What I have stated is in the Government bulletin itself.

MR. CHAIRMAN : He is not aware of that. You please give the facts to the Minister.

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR : Those are the Government figures, not my figures.

SHRI EDUARDO FALEIRO : There is no Government bulletin, and there are no such figures from the Government.

MR. CHAIRMAN : Question No. 442.

इंडियन एयरलाइंस का लाभ और घाटा

*442 **श्री शंकर दयाल सिंह :†**
श्री चिमनभाई मेहता :

क्या **नागर विमानन और पर्यटन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत एक वर्ष के दौरान इंडियन एयरलाइंस के विमानों द्वारा ढोए गए यात्रियों की संख्या कितनी है और इस अवधि में कितने रुपयों की टिकटों की बिक्री हुई;

(ख) सरकार को उक्त अवधि के दौरान किन-किन क्षेत्रों में सर्वाधिक लाभ या घाटा हुआ; और

(ग) क्या यह सच है कि निजी विमान कम्पनियों के इस क्षेत्र में आ जाने के कारण सरकार के घाटे में वृद्धि हुई है?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा गया है ।

विवरण

(क) वर्ष 1993-94 में, इंडियन एयरलाइन्स ने 78.90 लाख यात्रियों का वहन किया । इस अवधि के लिए अनुमानित यात्री राजस्व 1515 करोड़ रुपए है ।

(ख) अनुमान है कि वर्ष 1993-94 में इंडियन एयरलाइन्स को कालीकट-शारजाह मार्ग पर उच्चतम लाभ हुआ तथा दिल्ली-पटना-रांची-कलकत्ता मार्ग पर इसे अधिकतम हानि हुई ।

(ग) इंडियन एयरलाइन्स ने यह अनुमान लगाया है कि यदि कोई एअर टैक्सी प्रचालन नहीं होते तो वे 460 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व अर्जित कर लेते ।

श्री शंकर दयाल सिंह : सभापति महोदय, अभी जो हमारे सामने हमारे प्रश्न का उत्तर आया है, उस से कुछ बातों की जानकारी

†सभा में यह प्रश्न श्री शंकर दयाल सिंह द्वारा पूछा गया ।

मिलती है, कुछ की जानकारी नहीं मिलती है । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं, जो कि एक सफल मंत्री हैं मैं यह मानता हूं, कि जो आप ने दिया है कि कालीकट-शारजाह मार्ग पर तो हाइयेस्ट प्राफिट इंडियन एयर-लाइंस को हुआ है, और दिल्ली-पटना-रांची-कलकत्ता मार्ग पर सबसे अधिक नुकसान आप को हुआ है । तो पहली बात तो मैं यह जानना चाहता हूं कि कालीकट-शारजाह मार्ग पर कितना लाभ हुआ और दिल्ली-पटना-रांची-कलकत्ता मार्ग पर उसी पीरियड में कितने का नुकसान हुआ और इस के साथ ही यह बताने की कृपा करें कि जो नुकसान हुआ है, इस मार्ग पर उसका मुख्य कारण क्या है? क्या यह कारण नहीं है कि आप की जो विमान सेवा है वहां पर वह बिलकुल विलंब से चली है, 60 परसेंट से अधिक आपकी सेवा कभी टाइम पर नहीं चली । उन को टाइम पर चलाने के लिए आप ने क्या उपाय किए और किन कारणों से वह बराबर विलंब से चली?

श्री गुलाम नबी आजाद : जहां तक दिल्ली रांची-पटना-कलकत्ता का संबंध है वहां कैश कास्ट तो 311 लाख है । कैशकास्ट में तो नुकसान नहीं है लेकिन टोटल जो कास्ट है टोटल आपरेटिंग कास्ट उसमें नफा और नुक-सान माना जाता है । इस पर 26 करोड़ 16 लाख और 78 हजार का नुकसान एक साल में है । जहां तक शारजा रूट का संबंध है जो प्रोफिट में है उसमें हमारे को 25 करोड़ 64 लाख का फायदा है ।

श्री जगेश देसाई : फेयर बताइये न?

श्री गुलाम नबी आजाद : फेयर तो नहीं बता सकता । लेकिन जहां तक रीजन्स की बात है, तीन-चार रीजन्स हैं । आपने जो बताया ऐसा नहीं है कि सभी घाटे में चल रहे हैं । क्योंकि आपका प्रश्न था ज्यादा नुकसान किस पर होता है तो इस एक के नुकसान के अलावा भी यहां इस टाइप इसमें तीन सर्विसेज हैं—नॉर्थ सेक्टर में और इंटरनेशनल सेक्टर में दोनों मिलाकर 152 में से सिर्फ 9 सर्विसेज हैं उन पर आपरेटिंग कास्ट पर इस को फायदा होता है ।

श्री शंकर दयाल सिंह : सबसे ज्यादा वहां नुकसान बताया उस सेक्टर पर हम जानना चाहेंगे कि एक साल के अंदर कितने समय आपकी फ्लाइट ठीक समय पर चली और कितना समय आपकी फ्लाइट विलम्ब से चली ?

श्री गुलाम नबी आजाद : पूरे साल का तो बता नहीं सकता कि 365 दिन में कितने समय फ्लाइट ठीक चली और कितने समय विलम्ब से चली (व्यवधान) माननीय सभापति जी, यह कहना तो बड़ा मुश्किल होगा कि 365 दिन में किस वक्त ठीक समय पर चली और किस वक्त विलम्ब से चली । मैं माननीय सदस्य को पूरा पता करके लिख कर भेज दूंगा। लेकिन 365 दिन में किस दिन फ्लाइट टाइम पर गई और किस दिन लेट गई वह आफहैंड बताना मेरे लिए असम्भव होगा । लेकिन उसका कारण मैं बताना चाहूंगा । उस रूट का मुख्य कारण यह है कि एक तो शार्टहाल फ्लाइट की वजह से होता है । क्योंकि यह जाती है—दिल्ली-पटना-रांची-कलकत्ता और कलकत्ता-रांची-पटना-दिल्ली । खाली इस रूट की बात नहीं है बाकी रूट्स में जहां भी शार्टहाल नेचर फ्लाइट की हो वहां स्वाभाविक है फ्लाइट भी लेट होती है । एक जगह अगर पैसेंजर लेट हो गया तो चलो उतना ही होता है लेकिन बीच में चार जगह ऐसा हो जाए और हर जगह आधा-आधा घंटा हुआ या 15-15 मिनट हुआ तो यह घंटों तक चला जाता है । इस शार्टहाल नेचर की वजह से डिले होता है । उसकी वजह से प्रोफिटेबिलिटी भी बहुत कम हो जाती है । क्योंकि जितना आप टेकआफ करेंगे, जितना लैंड करेंगे जल्दी-जल्दी ही उस पर नुकसान होता है ।

श्री शंकर दयाल सिंह : अच्छा हुआ कम से कम बिहार के मामले में आपने यह नहीं कहा कि विद्आउट टिकट लोग चलते हैं इसलिए नुकसान होता है । रेलवे की बात होती तो यह कह दिया जाता कि विद्आउट टिकट लोग चलते हैं इस वजह से लेट होती है । काम से काम हवाई जहाज के लिए तो फ्रेश शिकायत नहीं आया ।

श्री शैलेन्द्र महाजन : क्योंकि इस की छत पर बैठ नहीं सकते ।

श्री शंकर दयाल सिंह : मेरा दूसरा सप्लीमेंटरी यह है कि इंडियन एयरलाइन्स से जो घाटा होता है या इससे नुकसान होता है या

इसकी आय में कमी हो रही है क्या इसका कारण यह नहीं है कि प्राइवेट एयर टैक्सीज हमारे यहां बहुत से रूट्स पर चल रही है और उनको इससे ज्यादा लाभ हो रहा है बनिस्बत इंडियन एयर लाइन्स के । सरकार की ओर से जवाब भी आया था कि अगर एयर टैक्सीज का प्रचालन न हुआ होता तो 460 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व, आय, इंडियन एयर लाइन्स को मिली होती । मैं जानना चाहता हूं मंत्री महोदय से इस संबंध में कि आपने उन सेक्टरों पर जहां पर इंडियन एयर लाइन्स को ज्यादा नुकसान होता है वहां प्राइवेट एयर टैक्सीज को चलाने के लिए कहा है या नहीं कहा है ? और विशेष रूप से नार्थ-ईस्ट में जहां पर सबसे बड़ा आवागमन का साधन एयर ही है, वहां कौन सी रियायत के रूप में इंडियन एयरलाइंस और प्राइवेट एयर टैक्सी को चलाने का निर्देश सरकार ने दिया है, इस संबंध में आप प्रकाश डालें?

श्री गुलाम नबी आजाद : सर, जहां तक माननीय सदस्य ने कहा है प्राइवेट एयर टैक्सी आपरेटर्स की वजह से एयरलाइन को नुकसान हुआ या नहीं तो यह तो सच है और हमने अपने जवाब में कहा इसको कहा है । इसका कारण यह है कि जहां तक इंडियन एयरलाइंस का संबंध है वह पूरे देश के सभी सेक्टरों में और सभी रूट्स में चलती है । जहां तक प्राइवेट एयर टैक्सी आपरेटर्स का संबंध है वह अभी तक तो केवल उन्हीं रूट्स पर चलते हैं जहां इंडियन एयरलाइंस को प्राफिट होता है । तो इन सेक्टर्स में तकरीबन तकरीबन 57 परसेंट अभी वे हम से ज्यादा आगे बढ़ गये हैं और हम 43 परसेंट हैं । अब जो बेसिक परपज था प्राइवेट टैक्सी आपरेशन का वह तो ट्रंक रूट पर नहीं था, वह था जहां सुविधा की जरूरत है । लेकिन जो एयर कारपोरेशन एक्ट 1953 है, उसके अनुसार जब तक वह रिपील नहीं होता पार्लियामेंट में, तब तक हम उसको रेगुलराइज नहीं कर सकते । इसलिये पिछले महीने जब यह एक्ट रिपील हुआ, दोनों हाउस में, उसके बाद जो नयी गाइड लाइंस बनी हैं उनके अनुसार वे सिर्फ प्राइवेट एयर टैक्सी आपरेटर्स ट्रंक रूट्स पर चलेंगे बल्कि देश के तमाम हिस्सों में चलेंगे । जहां तक नार्थ-ईस्ट का संबंध है उस पर भी वे चलेंगे । उन्होंने तीन महीने की मुद्दत और मांगी थी और तीन महीने में से दो महीने चले गये, एक महीने का और मुद्दत बाकी है । उनको बता दिया है कि एक महीने के अंदर-अंदर वे पूरे देश के लिये अपना नया शेड्यूल बना लें ।

श्री शंकर दयाल सिंह : मैं एक प्रश्न यह पूछना चाहता हूं कि 93 में प्राइवेट आपरेटर्स ने 31170 फ्लाइट्स की हैं और आपने 2091662 यात्रियों को ढोया है। 17 एयर टैक्सी प्राइवेट ओनर्स हैं, यहां जब कि पूरे सरकार का जो इतना बड़ा फ्लीट है, इंडियन एयरलाइंस का फ्लीट है उसने 78.90 फ्लीट ढोये हैं । यानी कि 1/4 आपके आपरेटर्स ढो रहे हैं । इससे पता चलता है कि जब से प्राइवेट आपरेटर्स आये हैं या तो उनकी मिली-जुली बात है इंडियन एयरलाइंस के अधिकारियों के साथ लेकिन क्यों इस तरह का परफार्मेंस इंडियन एयरलाइंस का चल रहा है, इस बारे में आपको बताना चाहिये ?

श्री गुलाम नबी आजाद : 1993-94 में इंडियन एयरलाइंस 78 लाख के करीब पैसेंजर ढो रही है और प्राइवेट एयर टैक्सी आपरेटर्स ने तकरीबन 26 लाख, टोटल कुल मिलाकर 105 लाख यानी एक करोड़ पांच लाख पैसेंजर्स को ढोया है । लेकिन फ्लीट का अगर साइज देखेंगे तो इंडियन एयरलाइंस का तकरीबन 55 है और उनका 17 है, यानी एक चौथाई । तो अगर आप इसके हिसाब से इसको देखें तो यह बराबर बैठता है । उसमें ज्यादा नहीं है बल्कि उससे ज्यादा फ्लीट पर बैठता है ।

The number is also high. It goes up. It goes up to about 60.

उसके अलावा इसमें क्या सुधार किये गये हैं अगर आप चाहें तो मैं आपको बता सकता हूं कि कितने स्टेप हमने लिये हैं । इस एक साल में सर्विसेज को इम्प्रूव करने के लिये, अगर आप चाहें तो मैं आपको बता सकता हूं । वैसे इसकी जानकारी आपको है ।

SHRI CHIMANBHAI MEHTA : Sir, my question is related to part (c) of the reply. It is stated that an additional revenue of Rs. 460 crores would have accrued to the Indian Airlines, had there been no air taxi operation. The question is one of revenue and not of profit, as I

undrestand it. To mop up this revenue of Rs. 460 crores, what would be the investment required for augmenting the flights of the Indian Airlines? For augmenting the fleet, for more planes,

क्योंकि इसमें आपको पैसे भी लगाने पड़ते हैं-

If you do not have enough money to invest, would you go for public issue so that you can also get profitable routes, because they are flying on profitable routes and, as you have already said, now you are going to enforce on them that they have to take all the routes, whether profit making or loss making? But, what is the additional fleet that you would require for collecting an additional revenue of Rs. 480 crores? Kindly tell us.

SHRI GHULAM NABI AZAD : Sir, as far as the fleet is concerned, we are not short of fleet—let it be made very clear. Even the Indian Airlines' fleet, at the moment, including the private air taxi operators' fleet, is much more than what is required for the domestic sector. We are offering, at the moment, about 50,000 seats per day, both Indian Airlines and private taxi operators and, as you have seen, the maximum number of passengers who have been carried at any point of time, per day, is not more than 28,000 passengers per day. We are offering 50,000 seats, which means as many as 22,000 seats are empty every day.

श्री चिमनभाई मेहता : सवाल यह खड़ा होता है प्राइवेट एयरलाइन्स क्यों लाए ? Waste of resources.

SHRI GHULAM NABI AZAD : Now I will come to the point why Indian Airlines is making losses. There are a number of reasons and I would not like to go into them. But if you want, I can go into them.

SHRI S. JAIPAL REDDY : We want you to go into them... (*Interruptions*)..

SHRI GHULAM NABI AZAD : Sir, the reason is that we were making profit up to 1989. For the first time the losses started in 1990 when 14 A-320s were grounded, and the loss was Rs. 197 crores..(*Interruptions*)..I am just saying how the Indian Airlines, for the first time, from a profit-making industry, had become a loss-making industry. The reason was the grounding of 14 A-320s and the loss was Rs. 197 crores. Subsequently, in 1992-93, because of foreign exchange fluctuations, we had lost another Rs. 78 crores. In 1993-94 there was loss due to reduction in market shares because of private airlines, to the tune of about Rs. 245 crores. In 1992-93 the loss was Rs. 47 crores because of the pilots' strike. Increase in landing and navigation charges in 1991-92 and 1993-94 was Rs. 33 crores. So the total, over the period from 1990 to 1994, is about Rs. 600 crores, and the reasons I have already mentioned.

श्री एस. एस. अहलूवालिया : सभापति महोदय, मैं देश के हवाबाजी और सैर सपाटा मंत्री जी से पूछना चाहता हूं **(व्यवधान)** इन्होंने दिल्ली, पटना, रांची और कलकत्ता के बारे में जो कहा है । दिल्ली, पटना रांची और कलकत्ता में इनका जो तीसरा जवाब है, अगर प्राइवेट एयरलाइंस नहीं होती तो हमको इतना मुनाफा होता, इसका अर्थ यह समझना पड़ेगा कि इसके कारण उनको घाटा हो रहा है । लेकिन पटना सेक्टर में तो कोई प्राइवेट एयरलाइन नहीं है । दूसरी बात यह तब का ब्यौरा दे रहे हैं जब दिल्ली, रांची, कलकत्ता और पटना का यह सेक्टर था । अब तो इन्होंने दिल्ली, पटना और रांची और दिल्ली-रांची-दिल्ली का सेक्टर बना दिया है जिसमें और घाटा होने वाला है ।

उसका कारण यह है कि यहां से दिल्ली से पटना जाने में एक घंटा 25 मिनट लगते हैं और पटना से दिल्ली आने में तीन घंटे लगते हैं । यह लम्बा रास्ता, लम्बा हाथ देकर कान या नाक पकड़ने वाली बात एयरलाइन्स ने जो शुरू की है यह पता नहीं क्यों शुरू की है । मैं समझता हूं कि यह सरासर बिहार की राजधानी पटना के साथ अन्याय किया गया है । मैं इसके साथ-साथ मंत्री महोदय से यह भी जानना चाहूंगा कि जहां-जहां प्राइवेट एयर लाइन्स चल रही हैं क्या इन्होंने कभी इस पर भी विचार किया है कि प्रायवेट एयर लाइन्स और इंडियन एयरलाइन्स की यात्री सुविधाओं या यात्री सेवाओं में कितना फर्क है । मैं एक इन्स्टांस बताना चाहता हूं कि

रविवार की रात को करीब दो बजे मैं बम्बई एयरपोर्ट पर पहुंचा, जहां पर लिखा हुआ है कि 24 घंटे टिकट मिलता है । बम्बई एयरपोर्ट पर पहुंचने पर इंडियन एयर लाइन्स के काउंटर पर जहां 10 कम्प्यूटर लगे हुए हैं मैंने देखा, कोई नहीं था । एक दरबान था जिसने मुझे देखकर समझा कि शायद मैं कोई कपड़े बेचने वाला सरदार हूं और उसने जवाब दिया कि अभी दो बजे टिकट नहीं मिलते हैं। मैंने कहा कि बाहर लिखा है कि 24 घंटे मिलते हैं, अब दो बजे टिकट नहीं मिलता, यह क्या जवाब है । कहां हैं लोग ? तो उसने कहा कि आराम फरमा रहे हैं । मैंने कहा कि ईस्ट वेस्ट दमानिया एयरवेज और जितनी भी प्राइवेट एयर लाइन्स जैसे मोदी लूफ्त हैं सबको एक-एक कम्प्यूटर लेकर दस-दस कर्मचारी बैठे हुए जाग रहे हैं रात के दो बजे और इंडियन एयर लाइन्स सो रहा है । बुलाकर लाओ कहां हैं लोग । जब वह मानने के लिए तैयार नहीं हुआ तो मैं उसको अपना परिचय दिये बगैर एयरपोर्ट मैनेजर के पास गया। यह मैं इस लिए कह रहा हूं महोदय कि मैं चाहता हूं इस पर जरा ध्यान दें । एयरपोर्ट मैनेजर के पास जब मैं गया तो उसको पहले से मालूम आया हुआ था कि मैं रात को आऊंगा वह बेचारा बाहर दौड़कर आया । उसको देखकर दरबान फटा-फट जितनी लड़कियां कम्प्यूटर में बैठती हैं उनको कमरे के अंदर से जगाकर लाया कि अरे भाई यह तो कोई वी.आई.पी. है । तब मैंने कहा कि मैंने अभी टिकट नहीं लेना है। एयर इंडिया की फ्लाइट पकड़कर मैं आ गया। मैं यह जानना चाहता हूं कि यात्री सुविधाओं और यात्री सेवाओं के बारे में कभी इंडियन एयरलाइन्स ने कोई विचार किया है, इस मंत्रालय ने कोई विचार किया है जिसके कारण यह अवनति हो रही है । ऐसा कहना कि प्राइवेट एयर टैक्सी चल रही है इसलिए लासेज हो रहे हैं यह मैं समझता हूं अनर्थ है, अन्याय है । आप अपनी सुविधाओं को यदि बढ़ाएंगे तो कस्टमर आपके पास जरूर आयेंगे । इस पर आप विचार कर रहे हैं या नहीं कर रहे हैं यह बताइये ।

SHRI GHULAM NABI AZAD : Sir, in the beginning ... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Let the Minister answer, please.

SHRI GHULAM NABI AZAD : I have said in answer to my hon. friend from Bihar, Shankar Dayal Singhji, that it was not only the competition with the private airlines. I said that this was one of the reasons. Rather I had put at number three the nature of short-haul hopping flights. That is what is happening between Patna and Ranchi. Then I said "less load factor." What was number two. Number three is low fares in some sectors. That was number three. Number four was competition. As far as Ranchi-Patna is concerned, the short-haul nature of operation is one of the reasons. Another reason is the less load factor.

Most of my friends from Bihar have the complaint that there is no direct flight between Delhi and Patna and Patna and Delhi. Well, on a number of occasions we have tried it. As long as there was no private air-taxi operator, I have said it time and again, there was cross-subsidy in our country. About 20 per cent of the sectors in our country were making heavy profits. There were sectors which were making losses. There was another group of sectors which were making heavy losses. So, from the heavy-profit-making areas we were cross-subsidising the other areas. As far as the heavy-profit-making areas are concerned, we have a tough competition with the private airlines, and we are no more making any profits there. So, it is very difficult on the parts of the Indian Airlines to make the cross-subsidies because there is hardly any route which is making a profit. Under these circumstances it is very difficult to operate point-to-point flights unless there is a load factor. As far as the Patna-Delhi route is concerned, we do not have enough load for one aircraft. That is why we will have to have hopping flights and connect more points so that the aircraft is full.

SHRI S. JAIPAL REDDY : Mr. Chairman, Sir, from the view point of the most important parameter—security—I believe the Indian Airlines is even today decisively superior to the private airlines. I do not think we should allow this forum to be used to debunk the Indian Airlines. It is not true. The one reason why the losses are being sustained by the Indian Airlines is the same number of passengers being shared between the Indian Airlines and the private airlines. There is no increase in

the number of air passengers in the last two years. Is it a fact or not ?

Secondly, the Indian Airlines schedules are being sabotaged from within by the private airlines from outside. I mentioned last time that the flight to Hyderabad used to leave at 6'o clock in the morning. It had been so for four decades. Recently it was shifted to 9 a.m. I mentioned this before the House. The Minister assured in this regard and the schedule got changed later on, but no change took place.

Thirdly, in the new Air Corporation Act there is a loophole. The private airlines are to share the lean routes too, but they are not sharing them, because they are calling themselves air taxis and are refusing to become scheduled airlines. How does the Minister propose to meet this part of the situation ?

SHRI GULAM NABI AZAD : As far as part (a) of the question is concerned, yes, to a great extent the increasing losses are because of air taxi operation, but as for as part (b) of the question is concerned, which the hon. Member has said that during the past two years the number of passengers has not increased, with due respect to the hon. Member, I would say that during the last one year the number of passengers has grown from 85 lakhs to 105 lakhs. It is about 20 lakhs by way of increase within one year. Of course, it has been shared mostly with the private airlines.

As for the schedule, as I said in the beginning we have brought about some changes in the rules that after the repeal of the Act, the private airlines are also supposed to operate on non-profitable routes other than the trunk routes. They wanted that they should be given three months' time. Meanwhile, they have been given two months' time to become a scheduled airlines. The thirtieth of this month i.e. April, is the last date for applying for the scheduled airlines. So far six airlines have applied to become the scheduled airlines. Once that is done i.e. by the 30th of this month, after one month they will be asked to operate on other routes.

SHRI S. JAIPAL REDDY : What about the Hyderabad schedule ?

SHRI GHULAM NABI AZAD : I am very sorry. I had assured to see that proper schedule is made. We will see that it is done.

MR. CHAIRMAN : Q. No. 443. (*Interruptions*) You don't want any other question to be taken up. (*Interruptions*) You can ask for a discussion. (*Interruptions*) I know it is a very important subject, but I cannot exhaust the Question Hour on it alone. (*Interruptions*) You please give a notice for a half-an-hour discussion or whatever form you want. (*Interruptions*)

श्री विष्णु कान्त शास्त्री : भारतीय जनता पार्टी की तरफ से एक आदमी को भी एलाउ नहीं किया । . . . (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please give notice for a discussion. I will allow it. Question No. 443, Shri Dave. (*Interruptions*)

Indictment of Civil Servants by Election Commission

*443. SHRI ANANTRAY DEVSHANKER DAVE :
SHRI CHIMANBHAI MEHTA :
Will the PRIME MINISTER be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the report published in the Observer dated the 11th April, 1994 under the caption "Election Commission indicts 28 Civil Servants";

(b) if so, whether it is a fact that the Election Commission has indicted 28 civil servants;

(c) what is the reaction of Government thereto;

(d) what are the major reasons for their indictment;

(e) who are the officials indicted by the Election Commission; and

(f) what procedure Government propose to follow on the issue of indictment ?

*The question was actually asked on the floor of the House by Shri Anantray Devshanker Dave.